

ESTUDIO DE ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN DE FURGONETAS

Francisco Javier Páez Ayuso

Director de la Unidad de Accidentología, INSIA – UPM, España

Arturo Furones Crespo

Investigador de la Unidad de Accidentología, INSIA – UPM, España

Alexandro Badea Romero

Investigador de la Unidad de Accidentología, INSIA – UPM, España

Francisco Aparicio Izquierdo

Director del INSIA, INSIA – UPM, España

RESUMEN

La participación creciente de los vehículos ligeros de transporte de mercancías en los accidentes de tráfico, tomando en consideración el notable crecimiento de la actividad de transporte postal y de correos por carretera, se ha convertido en uno de los problemas de seguridad vial de especial interés en Europa en los últimos años. Estos vehículos presentan unas características dinámicas y de utilización distintivas en relación con otros vehículos de carretera, como son: son utilizados para transporte rápido de mercancías a cortas distancias; el estilo de conducción de estos vehículos se aproxima más al de un turismo que al de un vehículo pesado de transporte de mercancías; la normativa aplicable a los vehículos pesados de transporte de mercancías no afecta a los vehículos ligeros de transporte de mercancías; el conductor no siempre toma en cuenta durante la conducción que el peso total del vehículo es 2 ó 3 veces más elevado que el de un turismo; o, su mayor masa y rigidez frente a los turismos hace a estos vehículos ligeros de transporte de mercancías especialmente incompatibles en caso de colisión.

El objetivo general de esta ponencia ha consistido en la identificación de la tipología, causas y consecuencias de los accidentes de tráfico en los cuales haya habido, al menos, una furgoneta implicada. Para ello, se han analizado los datos de accidentalidad europeos (proyecto IMPROVER), y las bases de datos de accidentes en España. Finalmente, se han obtenido conclusiones sobre las características diferenciales de los accidentes con implicación de este tipo de vehículos.

1. OBJETIVOS

Con el objetivo principal de identificar la tipología, causas y consecuencias de los accidentes de tráfico en los cuales haya habido, al menos, una furgoneta implicada, se han abordado los siguientes objetivos particulares (Aparicio, 2009):

- Análisis del problema de la accidentalidad de los vehículos ligeros de transporte de mercancías (LGV) en la Europa de los 25 –EU25- (1995 – 2003).
- Estudio estadístico descriptivo, a partir de la información contenida en la Base de accidentes con víctimas de la DGT (2000 a 2007).

- Análisis retrospectivo en profundidad, a partir de los atestados e informes técnicos proporcionados por los Destacamentos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de los accidentes con implicación de al menos una furgoneta y con resultado de muerte en alguno de los vehículos, en el año 2007.

2. EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL DE VEHÍCULOS LIGEROS DE MERCANCÍAS EN EUROPA.

El problema creciente de la accidentalidad en el sector del transporte de mercancías en vehículos ligeros (LGV, light goods vehicles) ha sido acometido en algunos estudios en Europa. En este sentido, destaca el proyecto IMPROVER (Höhnscheid, 2006). En este proyecto, la evolución de los fallecidos en los accidentes con víctimas y con implicación de vehículos LGV en la EU25 muestra que el país con mayor número de muertos en los accidentes con LGV implicados es España, seguido de Polonia, Italia y Francia (Figura 1). De los cuatro países anteriormente señalados destaca el crecimiento de los fallecidos en Italia (1995 – 2003), mientras en España se produce una ligera tendencia decreciente durante el mismo período.

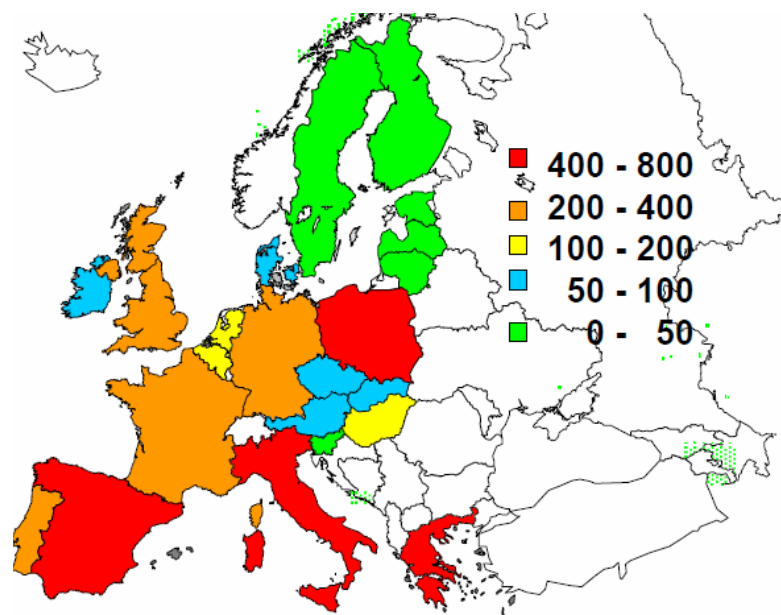


Fig. 1 – Representación del número de fallecidos en accidentes con implicación de LGV en la Europa de los 25, año 2002 (IMPROVER).

Frente a lo anterior, el país de la EU25 con mayor número de fallecidos por 100 millones de vehículo-km es Lituania, seguido de Luxemburgo, Letonia e Irlanda (Figura 2). España es uno de los países que presenta un valor de este indicador más bajo, con una tendencia decreciente de esta variable durante el período considerado.

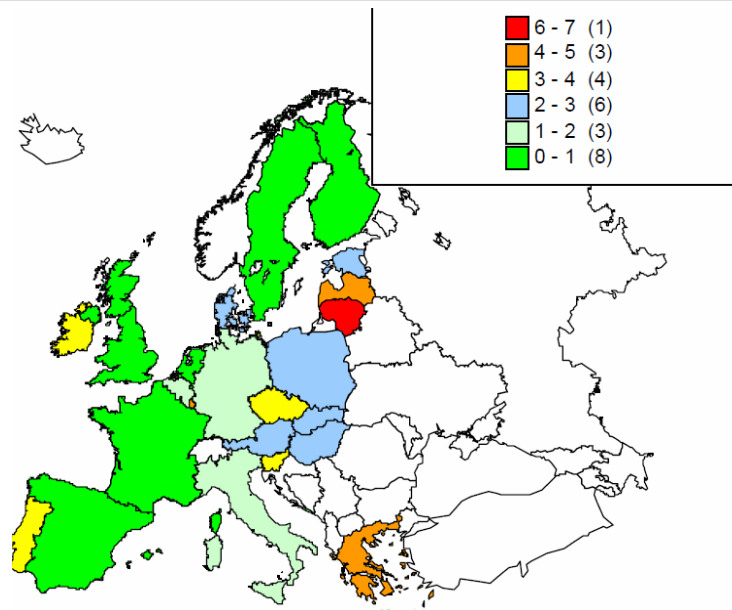


Fig. 2 – Representación del número de fallecidos en accidentes con implicación de LGV por 100 millones de vehículo-km en la Europa de los 25, año 2002 (IMPROVER).

3. EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN ESPAÑA.

Dentro de la categoría de “furgoneta” se incluyen una gran variedad de tipos de vehículos, que aunque teóricamente se encuentran destinados al transporte de mercancías, muchos de ellos permiten un uso simultáneo para el transporte de personas (vehículos mixtos). De esta manera, tanto por características constructivas como de utilización, dichas furgonetas se encuadran en un ámbito próximo a: los turismos, para el transporte combinado de personas y mercancías; los autobuses, para el transporte de personas; y los vehículos industriales, para el transporte de mercancías.

Las furgonetas suelen ir menos equipadas que los turismos con sistemas de seguridad embarcados, aunque en los últimos años se observa que determinados dispositivos se van montando de serie en los vehículos nuevos, principalmente sistemas antibloqueo de frenos ABS y airbags frontales (RACE, 2008).

Junto a esto, los conductores de este tipo de vehículos no precisan habilitaciones especiales para la circulación, ni se encuentran restringidas sus jornadas de conducción, y los vehículos no se hallan limitados en cuanto a la velocidad (como sí ocurre, por ejemplo, en los camiones y los autobuses).

Por ello, se ha desarrollado una comparación en la que se ha analizado los accidentes en los que se han visto involucrados al menos una furgoneta conjuntamente con los de otras categorías de vehículos (turismos, camiones pesados, camiones ligeros y autobuses), destacándose los siguientes resultados:

- La evolución del número de los accidentes con implicación de cualquier categoría de vehículos (con excepción de aquellos con implicación de camiones ligeros), tanto los totales como los graves (MGH, accidentes con muertos y/o con heridos graves), sigue una tendencia con poca variación entre los años 2000 y 2003, y claramente descendente entre los años 2003 y 2005. Esta tendencia resulta especialmente acusada en el caso de los accidentes graves (Figura 3).

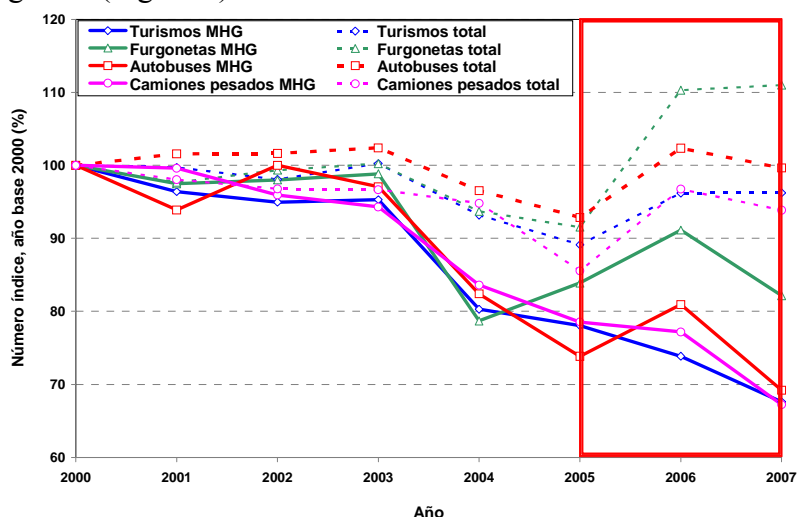


Fig. 3 – Evolución del número índice de accidentes totales y graves –MHG– (año base 2000) en los cuales hay al menos un vehículo de cada una de las categorías consideradas.

- A partir del año 2005 y hasta el año 2007, los accidentes graves (MHG) con turismos y con camiones pesados implicados mantiene la tendencia decreciente, mientras que los accidentes graves con implicación de furgonetas y de autobuses cambia de tendencia, experimentando un ligero incremento en este período.
- El parque de turismos se ha incrementado un 24,7% entre el año 2000 y el 2007, mientras el parque de furgonetas lo ha hecho en tan sólo un 5,6%. El tipo de vehículo que ha experimentado un mayor crecimiento es el de camiones (ligeros y pesados), con un valor del 83,5%.
- La distribución de los accidentes según la zona de ocurrencia es muy similar en aquellos con implicación de furgonetas y de camiones ligeros, con un porcentaje ligeramente superior de los ocurridos en vías interurbanas. En el caso de aquellos con implicación de turismos, presentan un porcentaje ligeramente inferior los accidentes ocurridos en vías interurbanas. Por otro lado, aquellos con implicación de camiones pesados muestran un porcentaje significativamente superior los ocurridos en dichas vías interurbanas. En todos los casos señalados anteriormente, se produce un ligero crecimiento de los accidentes ocurridos en dichas vías interurbanas a lo largo del período 2000 – 2007.

- La distribución de los accidentes según el tipo de vía interurbana muestra un claro predominio de los accidentes ocurridos en carreteras convencionales, para todas las categorías de vehículos consideradas, a lo largo del período 2000 – 2007.
- El análisis de los accidentes interurbanos totales revela distribuciones diferentes de tipos de accidentes según la categoría de vehículo implicado. En turismos, el tipo de accidente más frecuente es la salida de vía. En furgonetas, destacan las salidas de vía, las colisiones frontolaterales y los alcances. Los camiones pesados presentan distribuciones muy semejantes a las furgonetas, excepto por el mayor porcentaje de accidentes laterales y menor proporción de frontales y frontolaterales. En cuanto a los autobuses, destaca la baja proporción de salidas de vía y vuelcos, y el alto porcentaje de colisiones en general (frontales, frontolaterales, laterales y alcances). Finalmente, en cuanto a los camiones ligeros, en comparación con las furgonetas, disminuye la proporción de frontales y salidas de vía y aumenta ligeramente la de laterales y alcances.

4. ANÁLISIS RETROSPECTIVO EN PROFUNDIDAD.

El presente apartado ha tenido como objetivo el profundizar en el conocimiento de la problemática relacionada con la accidentalidad de las furgonetas, a través del análisis de los informes técnicos elaborados por los equipos de Atestados de la Guardia Civil. Estos informes técnicos contienen más datos que los que se recogen en el boletín estadístico y que se envían a la Dirección General de Tráfico para la confección de la Base de Accidentes, como son: los tipos de furgonetas, sus características técnicas, forma de producirse el accidente, las responsabilidades en la ocurrencia del suceso, el motivo del desplazamiento, el tipo de mercancías transportadas, o las características de la empresa.

Los informes analizados se han referido a una muestra de los accidentes con furgonetas implicadas, y contiene aquellos que reúnen las siguientes características:

- Al menos, una furgoneta implicada en el accidente: éste es el vehículo objetivo en el presente trabajo.
- Como consecuencia del mismo se produce al menos un fallecido en el mismo: en dichos accidentes existe la obligación de elaboración de un informe técnico en detalle para el Juzgado por parte de las Autoridades Competentes.

El periodo en estudio corresponde al año 2007, y los informes técnicos disponibles son los proporcionados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En este sentido, no se ha dispuesto de información acerca de:

- Accidentes ocurridos en aquellas zonas urbanas en las que las competencias de tráfico son ejercidas por policías locales.
- Accidentes ocurridos en las vías de las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña, con competencias de tráfico transferidas.

En el año 2007 se produjeron 10299 accidentes con furgonetas implicadas; en 332 accidentes (3,2 %) se produjo al menos un fallecido entre los implicados en el mismo. Entre estos, 297 siniestros tuvieron lugar en zona interurbana, y 249 accidentes ocurrieron fuera de las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco. Finalmente, se ha dispuesto de una muestra de 225 accidentes, el 68 % del total en España de accidentes mortales con implicación de furgonetas.

Para el estudio de los accidentes mortales interurbanos con implicación de furgonetas del año 2007, se han definido los siguientes grupos de vehículos:

- G1: turismos con más de 7 plazas, y autobuses de $\text{MMA} \leq 3500 \text{ kg}$.
- G2: camiones de $\text{MMA} \leq 3500 \text{ kg}$.
- G3: furgón/furgoneta de $\text{MMA} \leq 3500 \text{ kg}$.
- G4: vehículos derivados de turismo, y vehículos mixtos adaptables.
- G5: autocaravanas de $\text{MMA} \leq 3500 \text{ kg}$.

El análisis efectuado ha permitido concluir lo siguiente:

- De las infracciones administrativas conocidas entre los conductores de furgonetas destacan las relacionadas con no tener efectuada la inspección técnica reglamentaria del vehículo, y carecer de permiso de conducción adecuado. De este modo, el 12% de las furgonetas implicadas en accidentes mortales interurbanos presenta la ITV caducada, incluso las pertenecientes a empresas.
- Los accidentes mortales interurbanos con implicación de furgonetas del año 2007 se concentran en mayor medida de lunes a viernes. Esta concentración es mayor en el caso de accidentes mortales interurbanos con implicación de vehículos de los Grupos 2 y 3.
- Considerando los factores asociados al conductor, el conductor de la furgoneta es responsable del accidente en el 54% de los accidentes mortales del año 2007. Este porcentaje se reduce al 49% en el caso del promedio de accidentes totales 2000 – 2007 con implicación de este tipo de vehículo.
- En los casos de accidentes mortales en los que el conductor de la furgoneta es responsable del siniestro, la causa más frecuente de ocurrencia del accidente es la distracción, que ha provocado invasiones incorrectas de cruces o de otro carril de circulación. Le siguen como causas de ocurrencia el exceso de velocidad y la somnolencia (Figura 4).

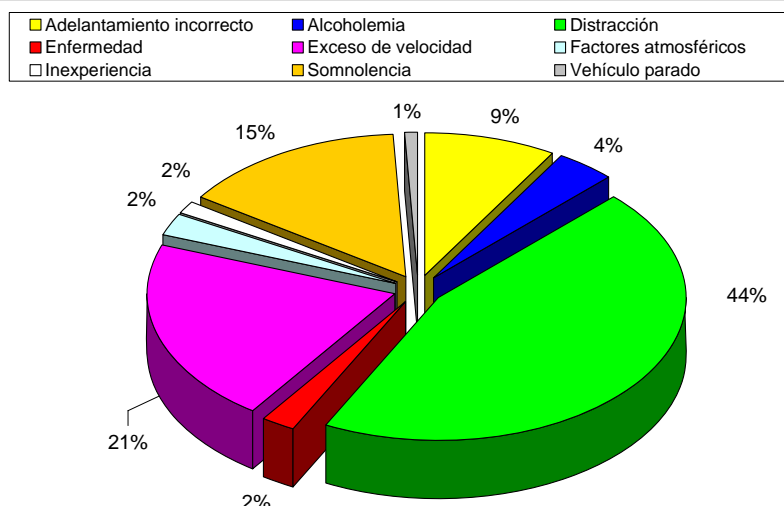


Fig. 4 – Distribución de accidentes mortales 2007 en los que el conductor de la furgoneta es responsable del accidente, según la causa de ocurrencia.

- Continuando con los factores asociados al conductor, la mitad de las furgonetas implicadas en accidentes mortales interurbanos, y cuyo motivo de desplazamiento ha sido evaluado, se desplazaban por motivos no laborales. Junto a esto, sólo una cuarta parte se desplazaban en jornada de trabajo (Figura 5).

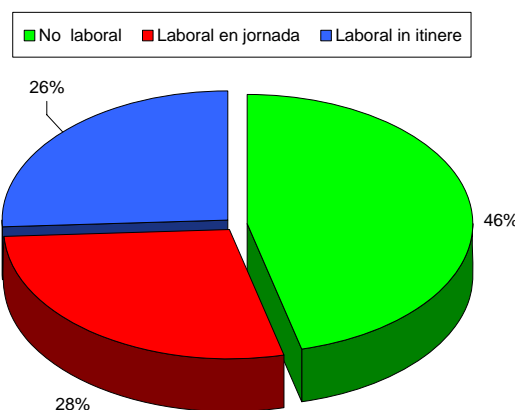


Fig. 5 – Distribución de accidentes mortales 2007, según el motivo de desplazamiento del conductor de la furgoneta.

- La lesividad de los ocupantes de todos los vehículos depende directamente de la zona de ocurrencia del suceso, siendo muy superior en zona interurbana. También se aprecia claramente mayores niveles de lesividad entre los ocupantes de los vehículos contrarios que entre los de las propias furgonetas.
- El análisis de la actividad económica de las furgonetas implicadas en los accidentes mortales del año 2007, tomando en cuenta la clasificación CNAE-2009, muestra que el tipo de empresa más frecuentemente implicada es la Sección C (industria manufacturera), seguido de la Sección F (construcción), y de las empresas de la Sección G (comercio al por mayor y al por menor).

- Junto a esto, el 79% de las empresas implicadas en accidentes mortales de tráfico son PYMES, y dentro de ellas, la categoría mayoritaria es la de pequeña empresa.
- El tipo de furgoneta más frecuentemente implicada en accidentes mortales de tráfico es el Grupo 4 (Figura 6). Se observan diferencias significativas de la frecuencia de implicación de las furgonetas por su tipo, según la sección de actividad de la empresa a la que pertenecen.

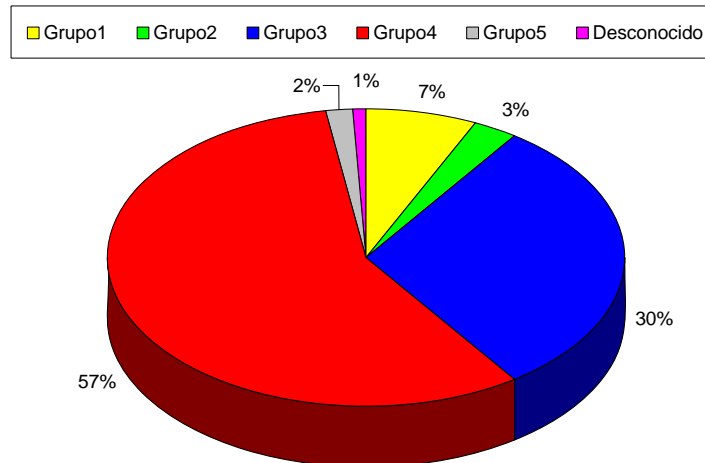


Fig. 6 – Distribución de furgonetas implicadas en accidentes de la muestra, según su tipo.

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo ha sido realizado por parte del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil) en el marco del Convenio de colaboración existente entre la Dirección General de Tráfico y la Universidad Politécnica de Madrid en materia de Seguridad Vial, durante los años 2008 y 2009. Especial mención requiere la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a través de la cual han estado disponibles los atestados e informes técnicos de los accidentes mortales del año 2007 con implicación de furgonetas.

REFERENCIAS

- APARICIO, F. Y OTROS (2009). Informe final de estudio de accidentes con implicación de furgonetas. Madrid.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2008). Road Accident and Road Freight Statistics Factsheet No. 1 – 2008. London.
- HÖHNSCHEID, K. J. Y OTROS (2006). Impact assessment of measures concerning the improvement of road safety of light goods vehicles (LGV). Final report of Subproject 2, IMPROVER Project.
- RACE (2008). La seguridad activa y pasiva en vehículos industriales. Madrid.